

Petroleumsegler

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1991). Petroleumsegler. *Deutsches Schiffsarchiv*, 14, 79-98. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50359-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

PETROLEUMSEGLER

VON HEINZ BURMESTER †

Im 19. Jahrhundert basierte der industrielle Fortschritt auf der Kohle als Energieträger, die infolgedessen in großen Mengen über See transportiert werden mußte. Bis zur Jahrhundertwende besorgten das vornehmlich die Segelschiffe. Ein neuer Markstein für die wirtschaftliche Entwicklung wurde vor mehr als hundert Jahren von den Amerikanern gesetzt, nachdem 1859 ihr sogenannter »Colonel« Drake – ein ehemaliger Eisenbahner – in Pennsylvanien die erste Ölquelle erbohrt hatte. Wenn auch das Erdöl anfangs noch nicht zur Energiegewinnung, sondern hauptsächlich zu Beleuchtungszwecken gebraucht wurde, war das Ereignis doch der Auftakt zur Entwicklung einer Erdölindustrie, die in wenigen Jahrzehnten weltweite Bedeutung erlangte, den Schiffbau und die Schifffahrt stark beeinflusste und auch heute noch eine der wichtigsten Stützen der Weltwirtschaft ist.

Anfangs ging es drunter und drüber in Pennsylvanien. Hunderte von hölzernen Bohrtürmen schossen aus dem Boden; ein Faß Rohöl, das 1859 noch 20 Dollar gekostet hatte, brachte zwei Jahre später nur noch 10 Cents. Manch einer der forschenden Unternehmer, der sich auf dem



Verladen von Petroleumfässern. (Aus: W. Weber: Erdöl als Transportproblem)

Weg zum »Ölbaron« gewährt hatte, ging bald wieder bankrott. 1863 erschien John D. Rockefeller auf der Szene und erkannte sogleich, daß nicht die Förderung des Rohöls, sondern seine Verfeinerung sowie der Verkauf und Transport die eigentlichen Probleme waren. Denn der amerikanische Markt war nicht groß genug für die riesigen Mengen, die in Pennsylvanien gefördert und größtenteils zu Leuchtpetroleum für Lampen raffiniert wurden. Petroleumlampen spendeten mehr Licht als die bis dahin benutzten Funzeln, die mit Waltran oder vegetabilischen Ölen gespeist wurden.

Die erste Schiffsladung Petroleum wurde angeblich 1861 von der Brigg ELIZABETH WATTS in hölzernen Fässern nach London verfrachtet. Das kleine Schiff hatte auf dieser Reise 1329 Fässer geladen, deren Gesamtgewicht rund 200 t betrug.

Im Verlauf der 1860er Jahre nahm der Petroleumtransport nach Europa rasch zu und wurde für die Segelschiffe ein großes Geschäft. Wegen der Feuergefahr wurden in den größeren europäischen Häfen besondere Hafen- und Kaianlagen geschaffen, um die Petroleumfässer möglichst gefahrlos landen und lagern zu können. In Deutschland entstanden die ersten Petroleumschiffe in den 1860er Jahren an der Wesermündung, und an der Ostsee wurde in Königsberg schon frühzeitig ein abgesondertes Hafenbecken für Petroleumsegler geschaffen. In Nordamerika hatte man in New York und Philadelphia für die Verladung des Öls besondere Hafenanlagen eingerichtet, für die sehr strenge Feuerschutzbestimmungen galten.

Die hölzernen Petroleumfässer, von den Amerikanern »Barrels« genannt, wurden schon bald nach Form und Größe genormt; sie faßten 42 Gallonen à 3,7853 Liter, entsprechend jenen 159 Litern, die noch heute als »Barrel« das Einheitsmaß der internationalen Ölwirtschaft bilden. Obgleich die Fässer an Bord der Segelschiffe sorgfältig gestaut wurden – alle längsschiffs und mit dem Spund nach oben liegend – ohne Druck auf den Bauch –, ließen sich Leckagen nicht vermeiden. Gelegentlich ging auch ein ganzes Faß zu Bruch, besonders beim Laden und Löschen; man sprach dann von einem »Sturzbarrel«. Oft sickerte Petroleum in die Bilge, und es bildete sich im und um das Schiff eine Wolke von Petroleumdunst, die auf See auch auf anderen Schiffen wahrgenommen wurde, wenn sie in Lee eines Petroleumseglers gerieten. Die Rückfahrten von Europa nach Amerika machten die Petroleumsegler meistens mit leeren Fässern als Ladung, doch nach einer gewissen Schonfrist transportierte man auch wieder Auswanderer im Zwischendeck, die in Sachen Komfort sowieso nicht verwöhnt wurden.

Neben den Holzfässern gab es schon in den 1860er Jahren rechteckige Blechkanister, um Petroleum in kleineren Mengen bis in die Hände des Verbrauchers transportieren zu können. Die Standard Oil Company ließ bereits 1868 nicht weniger als 600000 Kanister herstellen, die fünf Gallons = 19 Liter faßten. Diese Größe wurde in den folgenden Jahren zu einer Standardform entwickelt, die später auch für den Seetransport benutzt wurde.

Um 1880 rangierte das Petroleum an vierter Stelle der Ausfuhr Güter der Vereinigten Staaten, spielte also schon damals eine wichtige Rolle für die Volkswirtschaft. Das Geschäft lag in den Händen einer Anzahl kapitalkräftiger Firmen, die zumeist miteinander verflochten waren; die Fäden zog der legendäre Mister J.D. Rockefeller. Die Einnahmen der Ölgesellschaften waren damals durchaus befriedigend; unbefriedigend war jedoch immer noch der Transport über See in den hölzernen Fässern, die nicht ganz dicht hielten und den Transport mitsamt der Be- und Entladung der Schiffe zu einer feuergefährlichen Angelegenheit machten. Für die Seeleute und Hafenarbeiter bedeutete ein Feuer an Bord Lebensgefahr, für die Reeder und Assekuradeure einen großen Schaden; denn ein hölzernes Segelschiff wurde leicht zum Totalverlust.

Man strebte deshalb schon frühzeitig die Verschiffung des Petroleums als Bulkladung in großen Tanks an, doch war auch das nicht problemlos. Es mußten dafür Einrichtungen geschaffen werden, um die Zu- oder Abnahme des Flüssigkeitsvolumens bei Temperatur-



ANDROMEDA. (Sammlung Arnold Kludas)

schwankungen auszugleichen. Drucksteigerungen in den Tanks mußten vermieden werden; aber auch ein Schrumpfen des Ölvolumens im Tank war von Übel, weil dadurch »freie Oberflächen« entstanden, die die Stabilität des Schiffes verringerten. Ein Vorteil der Bulkladungen war andererseits das schnelle Laden und Löschen des fließenden Öls, vorausgesetzt, es standen auch am Land Rohrleitungen und Tanks zur Verfügung, und das war vor 1880 nur in sehr wenigen Häfen der Fall.

Als erstes Tankschiff gilt das 881 BRT große VollschiFF RAMSAY, das schon 1863 in England aus Eisen gebaut wurde, mit Tanks im Laderaum, die man damals auch als »Zisternen« bezeichnete. Der Segler machte seine erste Reise von Liverpool nach New York, auf der großen Auswandererroute, und hat in New York wahrscheinlich Petroleum geladen. Ein englischer Bericht im Magazin »Sea Breezes« besagt, daß das VollschiFF danach keine flüssigen Ladungen mehr transportiert habe. Sicher ist, daß die RAMSAY von 1868 bis 1883 Reisen von England nach Australien und Neuseeland machte, mit Auswanderern an Bord; 1873 landete sie zum Beispiel 368 Zwischendeckspassagiere in Brisbane. 1883 ging die RAMSAY auf der Heimreise von Brisbane östlich von Australien verloren. In den 1860er und 70er Jahren war die Zeit noch nicht reif für den Bulktransport des Petroleums; die Aufstellung von Tanks im Laderaum von Seglern blieb auf wenige Schiffe beschränkt. Und die Versuche auf hölzernen Schiffen, den Laderaum selbst als Tank zu benutzen, nachdem man ihn durch Zement abgedichtet und durch Schotte unterteilt hatte, mußte man als Fehlschlag bewerten.

Der Reeder Wilhelm Anton Riedemann aus Geestemünde – der später die Leitung der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft übernahm – hatte in zwei seiner aus Amerika stammenden hölzernen Segler je zwei große runde Tanks für Trinkwasser stehen, unbenutzt, weil man das Trinkwasser in Holzfässern mitnahm. So kam er auf die Idee, die bis unter

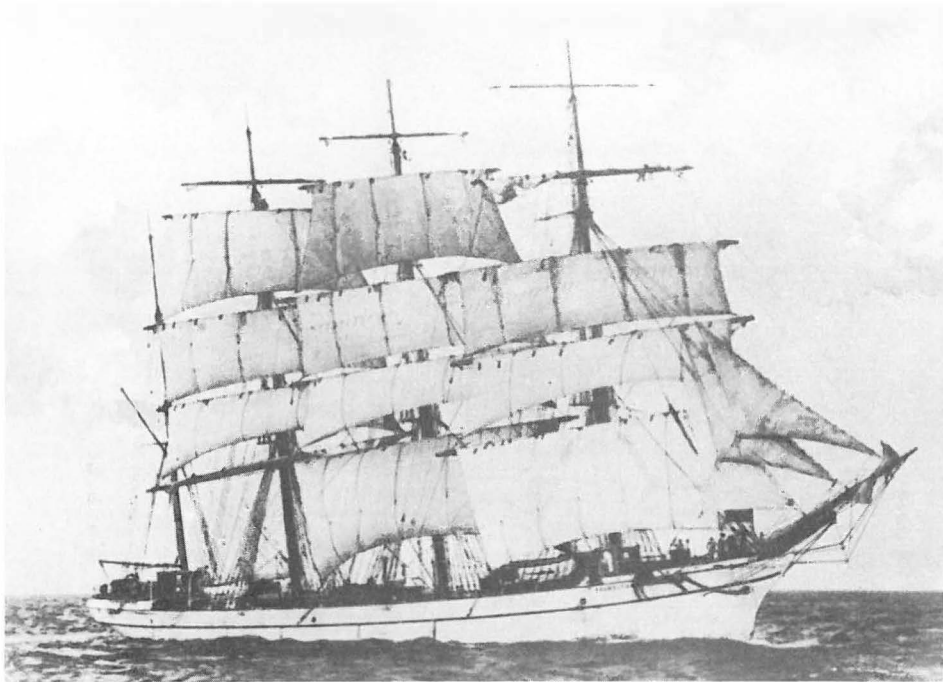
Deck reichenden Tanks, von denen jeder etwa 100 Barrel faßte, mit Petroleum zu füllen. Im Vergleich zum Faßtransport stellte er eine Kostenersparnis von 4 Mark je Barrel fest. Diese Erfahrung veranlaßte ihn in den 80er Jahren, das Vollschiff ANDROMEDA, ein 1864 gebautes Kompositschiff, von einer Bremerhavener Werft zu einem Tanksegler umbauen zu lassen. Es wurden in drei Decks insgesamt 72 Tanks eingebaut, je 5 m lang, dazu Pumpen und Rohrleitungen. Je zwei Tanks waren an eine Entgasungsleitung angeschlossen, die zu den Masttoppen führte. Zu diesem Umbau der ANDROMEDA hat wahrscheinlich auch der erste Tankdampfer namens VADERLAND einen Anstoß gegeben, den die Red Star Line in Antwerpen schon 1873 in Dienst gestellt hatte.

Eine Werft in Southampton lieferte 1888 an eine französische Firma in Dieppe den ersten Tanksegler unter der Tricolore. Die Bark führte den Namen VILLE DE DIEPPE, sie hatte nur 1200 BRT und sollte ein Industrierwerk in Dieppe laufend mit Petroleum versorgen. Der Laderaum des Schiffes enthielt sechs Zisternen. Sechs Jahre später baute eine französische Werft in St. Nazaire einen ähnlichen Tanksegler, der eine Ölraffinerie in der Nähe des Hafens von Sables d'Olonne versorgen sollte; ebenfalls als Bark getakelt, hieß er ALICE-ISABELLE.

Trotz der verschiedenen Schiffe, die bereits Petroleum in Tanks transportierten, dominierten auf dem Nordatlantik noch über 1880 hinaus die Petroleumfässer; daneben transportierten auch einige Segler Kistenpetroleum nach Europa. Der Durchbruch zum Bulktransport wurde 1886 durch den Dampfer GLÜCKAUF eingeleitet, den W.A. Riedemann in England hatte bauen lassen. Der 2307 BRT große Neubau kann als das erste »Tankschiff« im heutigen Sinne bezeichnet werden; denn der Schiffsrumpf selber wurde als Tank benutzt. Der Laderaum bis an die Bordwand war durch sieben Querschotte und ein Längsschott in 16 Tankräume aufgeteilt. Diese Bauweise, die zuvor von den Klassifikationsgesellschaften und den Asskuradeuren abgelehnt worden war, ergab eine wesentlich größere Ladefähigkeit im Vergleich zu allen anderen Transportarten des Mineralöls; GLÜCKAUF konnte 3020 tons Petroleum laden. – Der Nachteil aller Tankschiffe, daß sie in der Regel die Rückreise in Ballast machen müssen, wird durch die große Ladefähigkeit und die kurzen Hafenliegezeiten aufgewogen.

Als die GLÜCKAUF 1886 erstmalig New York anlaufen und die Brooklynbrücke unterfahren sollte, um den Petroleumhafen Bayonne zu erreichen, wollten die Faßfabrikanten die Gelegenheit benutzen, den neuen Tankdampfer von der Brücke aus zu bombardieren, um ihn zu versenken oder gründlich zu zerstören. Es mag sein, daß einige Küfer, die mit der Herstellung von Petroleumfässern gut verdienten, so unsinnige Gedanken gehegt haben, weil der Bau solcher Tankdampfer ihr Geschäft ruinieren mußte. Ob es damals zu gewalttätigen Protestaktionen gekommen ist, ist mir nicht bekannt; jedenfalls ging GLÜCKAUF auf dem Hudson nicht unter. Und es dauerte nur drei bis vier Jahre, bis die Petroleumsegler mit Faßladungen vom Nordatlantik verschwunden waren.

Um 1890, als die Zeit der Petroleumfässer im Seeverkehr zu Ende ging, begann die Ära des Kistenpetroleums, das die Angelsachsen »case oil« nannten. Es wurde von großen Seglern aus Eisen oder Stahl in die weit entfernten Länder verschifft, nach denen die Expedition von Tankdampfern noch nicht rentabel war. Das Kistenpetroleum befand sich in Blechkaniestern, von denen je zwei in einer starken Holzkiste verpackt wurden. Im Vergleich zu den Fässern waren die in Kisten verpackten Kanister wesentlich besser für den Seetransport geeignet; sie waren fast lecksicher, wenn die Kisten an Bord gut gestaut wurden. Zwar kam bei den Kanistern gelegentlich mal ein »Lecker« vor, aber man hatte das im Griff, so daß Kistenpetroleum im großen und ganzen als eine saubere Ladung galt, die auch nicht mehr so feuergefährlich war wie Faßpetroleum. Allerdings, auf eine geeignete Art der Lüftung des Laderaums mußte auch bei Kistenpetroleum geachtet werden, und das Rauchen im Laderaum war streng verboten. Und wenn ein Schiff anschließend an eine Ladung Kistenpetroleum empfindliche Ladungen



Die DRUMELTAN wurde 1883 gebaut und gehörte der Anglo-American Oil Company bis 1921 (The COMPASS der Mobil Oil Company).

wie zum Beispiel Nahrungsmittel befördern sollte, so empfahlen die Handbücher immer noch, die Bilgen vorher gründlich zu reinigen und auszuwaschen und etwaige Ölflecken im Laderaum mit einer Kalklösung zu übertünchen.

Das Stauen der Kisten im Laderaum der Segelschiffe erforderte viel Sorgfalt und ungewöhnlich viel Stauholz; denn alle Kisten mußten, mit der richtigen Seite nach oben, genau waagrecht liegen. Deshalb mußten Zimmerleute im Laderaum regelrechte Stufen einbauen, wo keine waagerechte Unterlage vorhanden war, wie zum Beispiel in der Kimm. Außerdem wurde jede »Tier« oder Lage von Kisten mit Planken abgedeckt, um für die nächste Tier wieder eine solide, waagerechte Grundlage zu schaffen. Auf diese Weise ging verhältnismäßig viel Laderaum verloren. Zur Verbesserung von Stabilität und Trimm nahm man in der Regel 100 bis 200 t Steinballast in die Bilge, und in den Laderaum kleine Partien von Wachs, Paraffin, Schmieröl und ähnlichen Produkten.

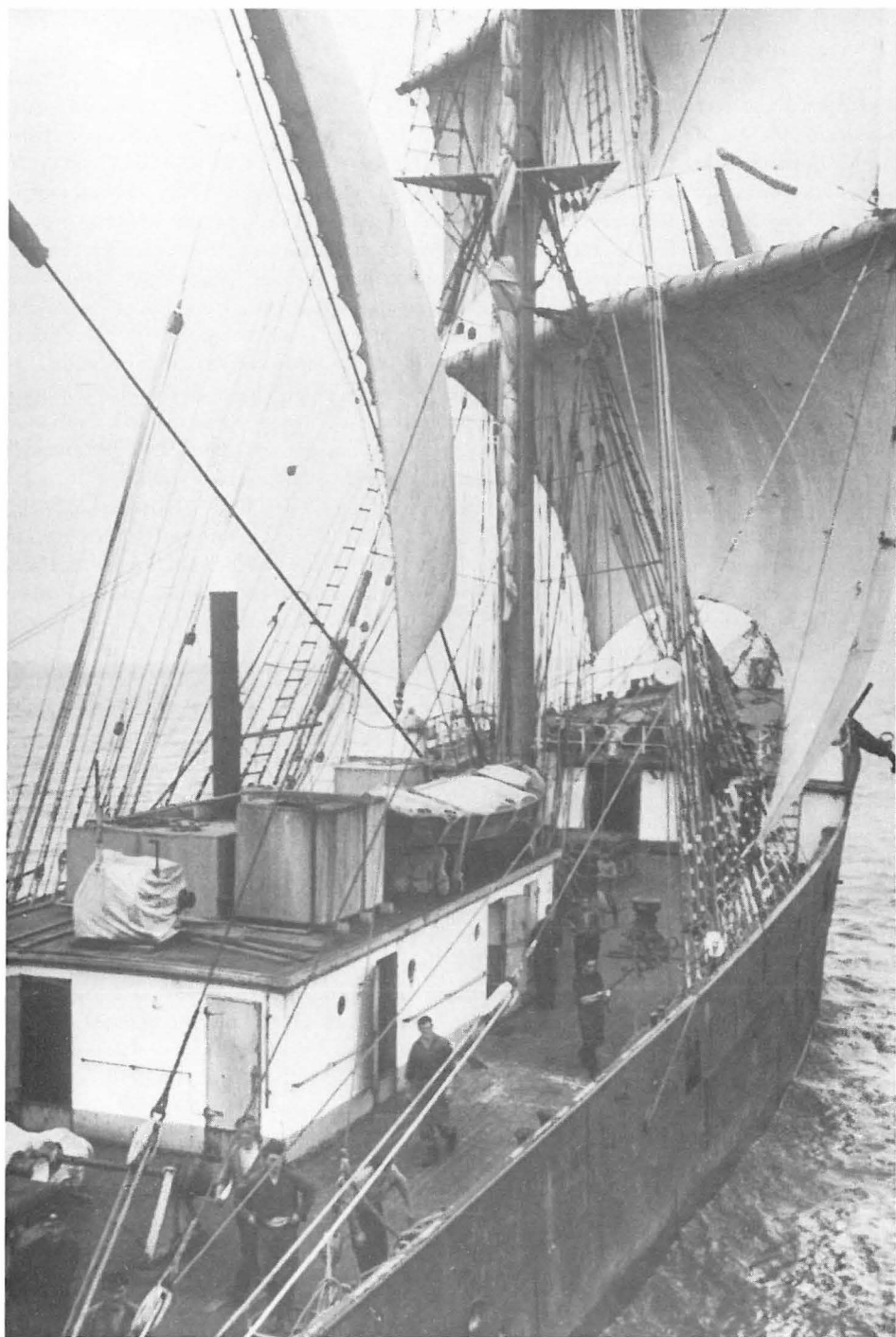
Die Petroleumkisten waren genormt und 53 cm lang, 38 cm breit, 27 cm hoch; ihr Ladegewicht betrug 36 kg. Sie ließen sich also noch von einem Mann handhaben und wurden in China und Japan normalerweise von Hand gelöscht, ohne Benutzung der Dampfwinden, die auf den meisten Petroleumseglern vorhanden waren. Die Japaner standen damals noch auf dem Standpunkt, daß Maschinen dem Menschen mit der Arbeit auch das Brot wegnähmen, und bevorzugten die »menschlichen Elevatoren«, um, auf zweckmäßig angebrachten Stellagen stehend, die Kisten aus dem Laderaum zu heben.

Als der Export von Petroleum nach den fernöstlichen Ländern gegen Ende der 1880er Jahre in Gang kam, charterte die Standard Oil Company die Segler für Einzelreisen, deren Fracht pro Kiste vereinbart wurde. Im Laufe der Jahre schwankten die Frachtraten mit der Tendenz an den internationalen Frachtmärkten zwischen 18 und 24 Cents pro Kiste. Die Charterer be-



Bevor die britische Viermastbark ANORINHA 1909 nach Frankreich verkauft wurde, machte sie gelegentlich auch mal eine Petroleumreise nach Fernost. Das Foto zeigt das große Schiff 1906 im Hamburger Hafen bei der Übernahme einer Kohlenladung (Foto: F.W. Arnemann).

vorzuzugten nach 1890 die neuen britischen Viermaster wegen ihres großen Raumgehalts, darunter die PALGRAVE, SOMALI, ANDORINHA und andere. Langsame Segler waren wenig geeignet für die ungewöhnlich langen Routen von 15000 bis 20000 Seemeilen; sie brauchten während des NO-Monsuns im Winter manchmal mehr als 200 Tage nach den japanischen Häfen. Das schadete zwar dem Petroleum nicht; aber für die Seeleute waren so lange Reisen



Hier sieht man die Bark WINTERHUDE (1933), die als MABEL RICKMERS von 1899–1910 acht Reisen mit Kistenpetroleum von Nordamerika nach Japan machte (Clifford W. Hawkins, N.Z.).

bei der eintönigen Kost eine Strapaze, wie man sie im 20. Jahrhundert eigentlich nur noch Forschungsreisenden zumutete.

In den 1890er Jahren wurden auch einige deutsche Segler für Petroleumreisen nach China und Japan gechartert, darunter die Viermaster PETER RICKMERS und ALBERT RICKMERS sowie die PISAGUA und PITLOCHRY der Reederei Laeisz, die normalerweise in der Salpeterfahrt von Chile beschäftigt waren. ALBERT RICKMERS, die später HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE hieß, hatte 1896 von Philadelphia bis Hiogo 204 Tage gebraucht; Kapitän Warneke war zornig über die lange Reisedauer und schrieb ins Journal, er würde in Zukunft mit einem so großen Schiff nie wieder die Route durch den Indonesischen Archipel nehmen. Wahrscheinlich dachte er an den – allerdings längeren – Weg rund um Australien, der den Schiffen mehr Wind und freies Wasser bot. Möglicherweise spielte der zornige Kapitän auch mit dem Gedanken, das nächste Mal um Kap Horn nach Japan zu segeln; aber er tat es nicht. Vier Jahre später sollte er mit demselben Schiff wieder von Philadelphia nach Japan segeln, nur das Abfahrtsdatum lag zwei Monate früher: Er nahm wieder denselben Weg durch den Archipel und konnte dem Reeder mit Stolz seine Ankunft in Hiogo nach nur 127tägiger Reise melden; dabei versäumte er nicht, den Reeder darauf aufmerksam zu machen, daß einige andere Segler zwei bis vier Wochen früher auf die Reise gegangen und noch nicht angekommen seien.

Die Fahrt durch den Indonesischen Archipel war für die großen Segler besonders mühsam, und die Kapitäne brauchten Erfahrung und Glück, wenn alles gut gehen und der Archipel in zehn bis 20 Tagen hinter ihnen liegen sollte. Es gab viele kleine Inseln und Untiefen, die Seekarten waren noch unzuverlässig, die Strömungen stark und unberechenbar und vor allem mangelte es an Wind. Von den jahreszeitlich wechselnden Monsunen, von denen die Segelhandbücher schrieben, war im Inselmeer meistens nicht viel zu merken, aber oft gab es plötzliche Böen, meistens mit viel Regen und krachendem Donnerschlag verbunden. Am einfachsten war die Fahrt in den Sommermonaten, wenn die Segelschiffe durch die Sundastraße – zwischen Sumatra und Java – in das Südchinesische Meer gelangten, wo sie dann mit einem förderlichen SW-Monsun rechnen konnten. Im Winter erreichten sie das Inselmeer durch die »östlichen Durchfahrten« in der Inselkette zwischen Java und Timor.

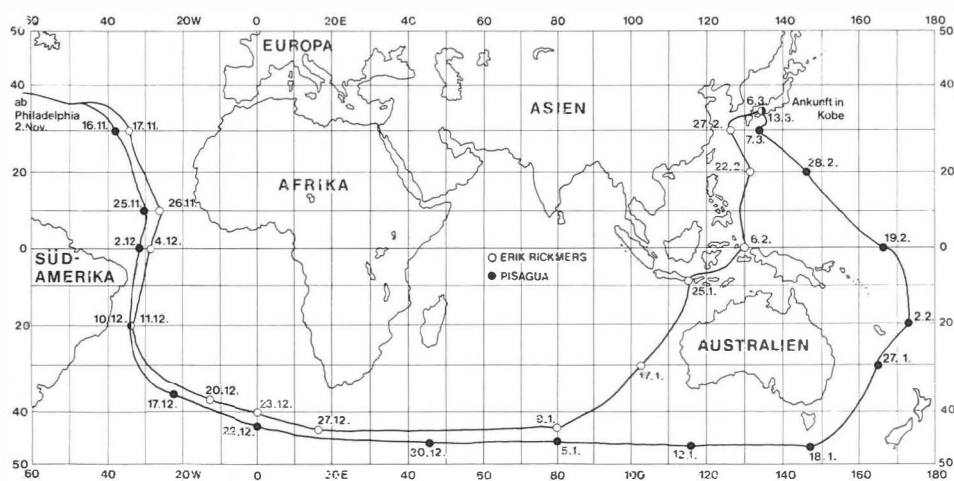
Ein Rennen auf getrennten Wegen lieferten sich 1897/98 zwei deutsche Segler, die fast gleichzeitig Philadelphia mit Kistenpetroleum nach Japan verlassen hatten. Es waren die Hamburger Viermastbark PISAGUA, die sich bereits einen Namen als guter Segler gemacht hatte, und das Vollschiff ERIK RICKMERS, das sich auf seiner ersten Reise befand. PISAGUA ging am 2. November bei Kap Henlopen um 16 Uhr in See; ERIK RICKMERS neun Stunden später um 01 Uhr am 3. November. Sieben Wochen lang hielten die beiden Schiffe Schritt miteinander; PISAGUA kreuzte den Nullmeridian am 22. Dezember in 41° Südbreite, ERIK segelte am nächsten Tag über den Nullmeridian. Erst im Indischen Ozean auf dem langen Ostkurs, den PISAGUA zwischen 45° und 46° Süd mit starken westlichen Winden absegelte, konnte sie ihren Vorsprung um drei Tage vergrößern. Kapitän Bahlke wollte mit seinem größeren Schiff den längeren Weg südlich und östlich von Australien nehmen, weil er dort mehr freies Wasser und wahrscheinlich auch frischere Winde zu erwarten hatte als auf dem üblichen Weg durch das Inselgewirr des Indonesischen Archipels. Die beiden Wege trennten sich auf dem Meridian 80° O, den PISAGUA am 5. Januar und ERIK am 9. Januar erreichte. ERIK ging dort auf nordöstlichen Kurs und steuerte westlich von Australien die Lombok-Straße an, durch die er am 25. Januar in das Inselmeer gelangte, das er nach zwölf Tagen durch die Djilolo-Straße schon wieder verlassen konnte; dabei kreuzte das Schiff den Äquator am 6. Februar in 131° Ostlänge.

PISAGUA steuerte zunächst weiter ostwärts, bis sie das Südkap von Tasmanien am 18. Januar in 46° S passierte. Sie hatte in den »Roaring Forties« in 30 Tagen eine Strecke von 7034 sm zurückgelegt, was einer stündlichen Fahrt von rund 10 sm/h entspricht. Östlich von Austra-



Das 4-M-Vollschiff PETER RICKMERS in Bremerhaven – sie war lange das Flaggschiff der Reederei und trug 118 000 Kisten Petroleum.

lien nahm Kapitän Bahlke den Weg östlich von Neu-Kaledonien und den Neuen Hebriden, war dort aber mit den Winden nicht recht zufrieden. Als PISAGUA am 19. Februar auf 168° O den Äquator kreuzte, stand ERIK RICKMERS in 130° O ungefähr auf 15° N. Auf PISAGUA hoffte man, aus der östlicheren Position Nutzen ziehen zu können, wenn der erwartete NO-Monsun und NO-Passat einsetzen würde. Doch die Winde waren enttäuschend, und Kapitän Bahlke konnte von ERIKS Vorsprung nichts wieder aufholen. Letzterer kam am 6. März nach 123-tägiger Reise in der Hiogo-Bucht zu Anker; die englische Zeitung in Kobe sprach von einer Rekordreise in der Zeit des NO-Monsuns. PISAGUA traf am 13. März nach 131 Reisetagen in der Bucht ein, sieben Tage später als ERIK. Auch das war nicht schlecht; doch ERIK



Wettsegeln von Philadelphia nach Japan 1897/98 ERIK RICKMERS–PISAGUA.

hatte mehr Glück gehabt, und sein Kapitän wußte die guten Gelegenheiten zu nutzen. – Es war auch noch ein drittes Schiff an dem Rennen beteiligt gewesen, nämlich das Bremer Vollschiff CARL, das die Weggabelung auf 80° O am 8. Januar erreicht hatte, noch einen Tag vor ERIK RICKMERS. Aber das Schiff hatte weniger Glück und erreichte seinen Bestimmungshafen Yokohama erst am 30. März, obgleich es auch den Weg durch den Archipel gewählt hatte.

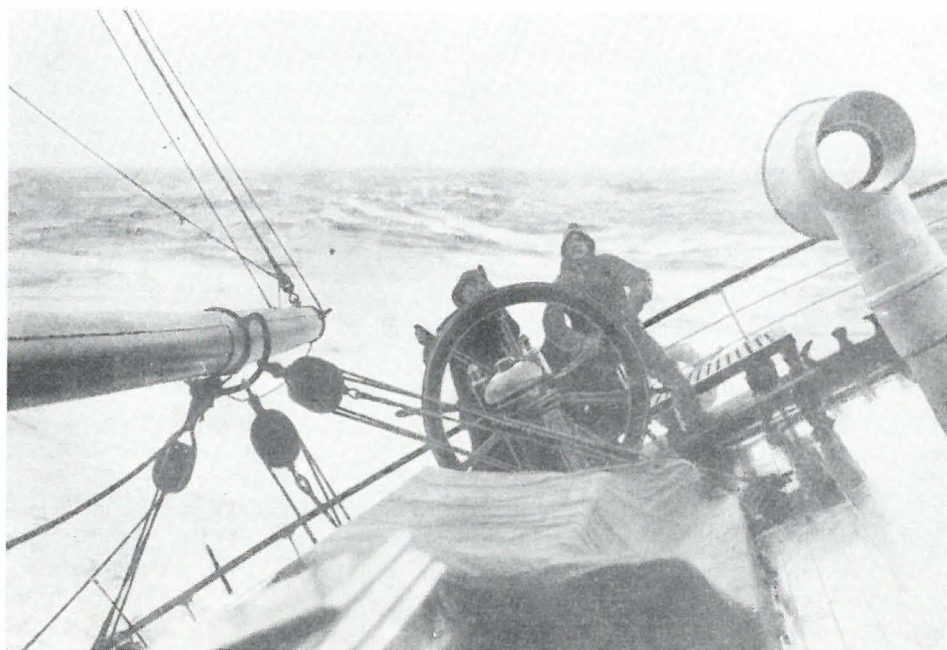
Die Anglo American Oil Company in London verschiffte ebenfalls Kistenpetroleum von der Ostküste der Vereinigten Staaten nach Fernost; sie war irgendwie mit der Standard Oil Company verwandt oder verschwägert. Als sich der Transport von Kistenpetroleum in den 90er Jahren bewährte und der Export nach Fernost ständig zunahm, kaufte die Anglo American Oil Company zwölf erstklassige Segler, um von den Schwankungen des internationalen Frachtgeschäftes weniger abhängig zu sein. Fast alle angekauften Schiffe waren britischen Ursprungs und hatten im Jahre 1900 ein Durchschnittsalter von neun Jahren; acht waren Viermastbarken mit einer Größe bis zu 3000 BRT, drei waren Vollschiffe und das kleinste war eine Bark von 1700 BRT. Sie hieß CALCUTTA und war 1892 als Tankschiff gebaut worden, für eine norwegische Reederei, die den Neubau UNIONEN genannt hatte.

Aber diese zwölf Segler aus zweiter Hand genügten den Ölexporteuren noch nicht; in den Jahren 1900 bis 1903 ließ die Anglo American Oil Company weitere sieben Segler auf britischen Werften bauen, und die Standard Oil Company of New York bestellte zu gleicher Zeit drei Neubauten auf der amerikanischen Werft von Arhur Sewall in Bath, wo man 1894 mit britischer Hilfe den ersten amerikanischen Großsegler aus Stahl gebaut hatte. Es war erstaunlich, daß noch im 20. Jahrhundert große Rahsegler für ein neues Fahrtgebiet gebaut wurden, obgleich damals das Ende der kommerziellen Segelschiffahrt schon deutlich abzusehen war. In Großbritannien war 1899 kein Rahsegler mehr vom Stapel gelaufen; 1898 war es nur noch einer gewesen; im Gegensatz zu 124 Rahseglern über 1000 BRT im Jahre 1892.

Die drei amerikanischen Petroleumsegler, die in den Jahren 1900, 1901 und 1902 vom Stapel liefen, erhielten die Namen ASTRAL, ACME und ATLAS. Ausführliches Material über die drei Großsegler der Standard Oil Company hat der amerikanische Schiffahrtshistoriker Frank W. Thober gesammelt und vor 30 Jahren im »Nautical Research Journal« veröffentlicht. Daraus geht hervor, daß die drei Schiffe Schwesterschiffe waren, bis auf das Brückenhaus, das nur die ATLAS hatte und sie fast 100 BRT größer machte als die beiden anderen. Die Tragfähigkeit der drei Schiffe betrug rund 5000 t, ihre Laderäume konnten bis zu 133 000 Petroleumkisten aufnehmen. Länge, Breite und Raumtiefe der ASTRAL wurden mit $332,3 \times 45,4 \times 26,0$ Fuß angegeben, entsprechend $101,29 \text{ m} \times 13,84 \text{ m} \times 7,92 \text{ m}$; die drei rahgetakelten Masten waren gleich hoch und hatten wenig »Fall«, d.h. Neigung nach achtern. Der Flaggenknopf des Großmastes befand sich $163' 6'' = 49,83 \text{ m}$ über dem Deck; die Unterrahmen waren $96' = 29,26 \text{ m}$ lang. Der Sprung des Decks war nur mäßig; nach Thober vermittelte die Seitenansicht der Segler den Eindruck von Kraft, die Schönheit kam erst in zweiter Linie. Die Gesamtbesatzung war kaum größer als 30 Mann.

Die Schiffe besaßen keine Braß- und Fallwinden. Im vorderen Deckshaus stand ein Donkeykessel für den Antrieb von Ankerspill und Ladewinden; Dampf konnte im Bedarfsfall auch für das Segelsetzen benutzt werden. Ein Schwachpunkt der Takelage waren anscheinend die hölzernen Bramstengen, die gelegentlich zu Bruch gingen. Thober sagt, die Segeleigenschaften der Schiffe seien nicht so schlecht gewesen wie ihr Ruf, aber sie brauchten reichlich Wind zum Laufen.

Die Reisen wurden oft durch »crew trouble« verzögert, womit Disziplinlosigkeit oder Unfähigkeit der Mannschaften gemeint ist. Schon auf der Jungfernnreise, als die ASTRAL morgens am 3. Februar 1901 New York mit Kistenpetroleum für Shanghai verlassen hatte, mußte sie nachmittags beim Sandy Hook Feuerschiff wieder ankern, weil die Mannschaft sich weigerte,



Zwei Mann steuern das Vollschiß ostwärts im stürmischen Wetter des südlichen Weltmeeres (Foto: Graf Larisch).

mit einem Schiff in See zu gehen, das nach ihrer Behauptung topplastig, rank und falsch getakelt war. Nach vier Tagen kam ein Coast Guard Cutter längsseit, dessen Kapitän der Mannschaft das Seemannsgesetz vorlas. Danach gingen die Leute an die Arbeit, ausgenommen drei Mann, die von der Coast Guard in Handschellen mitgenommen wurden. Am Nachmittag des 8. Februar konnte die ASTRAL dann endlich ankerauf gehen.

Das Vollschiß MABEL RICKMERS (die spätere WINTERHUDE), das am 2. Februar den Delaware River für eine Petroleumreise nach Japan verlassen hatte, war schon ein gutes Stück weitergekommen, während die ASTRAL bei Sandy Hook zu Anker lag. Aber auf dem langen Törn bis zur Sundastraße holte der Viermaster die MABEL langsam wieder ein, so daß beide Schiffe am 9. Mai die Signalstation Anjer in der Sundastraße passierten. Thober schreibt, daß die Standard Oil Company für ihre drei Petroleumsegler, die die Bezeichnung »Petroleumklipper« nicht verdienten, nicht immer die besten Kapitäne und Offiziere finden konnte. Die schnellsten Reisen hat zweifelsohne Kapitän A.F. McKay gemacht, der ATLAS von 1902 bis 1904, ACME von 1904 bis 1908 und dann wieder die ATLAS von 1908 bis zum Verkauf im Oktober 1910 führte. Er war ein »Treiber«, der mit dem Segelbergen und Beidrehen so lange wie irgend möglich wartete, so daß er mit dem beladenen Schiff oft Tagesleistungen von 250 bis 300 sm erreichte. Im südlichen Indischen Ozean lief er in der Regel zwischen 46° und 48° Südbreite den langen Ostkurs ab, während seine Kollegen höchstens 1 bis 2° über den 40. Breitenparallel hinausgingen. Er machte infolgedessen einige aufsehenerregende Passagen; mit der ATLAS segelte er in 113 Tagen von New York nach Yokohama, im SW-Monsun wohlverstanden, und als seine beste Leistung gelten 93 Tage, gesegelt 1902/03 mit der ATLAS von Hongkong nach Baltimore, allerdings leicht beladen und gefördert durch den NO-Monsun.

Einen eindrucksvollen Erfolg erzielte Kapitän McKay auch 1908/09, als er mit der ATLAS die letzte Petroleumreise von New York nach Japan machte. Er ging am 4. Oktober in See und

erreichte Yokohama nach 141 Tagen am 22. Februar; wegen des NO-Monsuns hatte er den langen Weg um Australien gewählt. Die britischen Petroleumsegler ALCIDES und ARROW hatten schon im September New York verlassen und erreichten ihre Bestimmungshäfen erst im März. ALCIDES hatte 177 Tage bis Yokohama gebraucht und ARROW – die spätere PARMA – 160 Tage bis Tsingtau. – Daß der Weg um Australien zuweilen doch die schnelleren Reisen ermöglichte, bewies 1904/05 das Bremer Vollschiß NAJADE, das am 1. April 1905 nach 129-tägiger Reise in Yokohama eintraf, nachdem es Mitte Februar noch südlich von Tasmanien stand. Die große Viermastbark ASTRAL ankerte am 30. März vor Kobe, nach einer Reise von 175 Tagen, die sie sieben Wochen vor der NAJADE angetreten hatte. Am 20. Januar war sie schon vor der Ombay-Passage eingetroffen; aber für die Durchsegelung des Archipels hatte sie mehr als vier Wochen gebraucht, und östlich der Philippinen kam sie bei schwachen nördlichen Winden auch kaum voran.

Bei der Standard Oil Company galt damals als Faustregel, daß die Segelschiffe, die New York oder Philadelphia in den Monaten von Mai bis November verließen, im Durchschnitt mehr als 160 Tage bis Japan unterwegs waren; wenn sie in den übrigen Monaten starteten, profitierten sie vom SW-Monsun und brauchten im Mittel nur 135 Tage.

Die drei großen amerikanischen Petroleumsegler haben insgesamt nur 15 Petroleumladungen befördert. Von der Ostküste der USA gingen neun Ladungen nach Japan und vier nach China; schließlich wurden 1906 und 1907 noch zwei Petroleumladungen von San Francisco nach Japan gebracht. Die Standard Oil Company brauchte die drei Schiffe mehr in der »großen« Küstenfahrt der USA, die Honolulu und die Philippinen einschloß und die amerikanischen Schiffe protektionierte. Die Segler transportierten Kohlen von der Ostküste in die pazifischen Häfen und brachten von der Westküste Holz, von Honolulu Zucker oder von Manila Hanf nach der Ostküste der USA zurück.

1910 wurden ASTRAL und ATLAS verkauft, 1913 auch die ACME. Alle drei Schiffe gingen an die Alaska Packers Association in San Francisco, die ihre Schiffe alljährlich im Sommer in der Fangsaison für Lachse als Wohn- und Fabrikschiffe nach Alaska schickte. ASTRAL und ATLAS machten sich unter ihren neuen Namen STAR OF ZEALAND und STAR OF LAPLAND in dieser



Entladen von Kistenpetroleum in Niederländisch-Indien (Maritime Museum at San Francisco).



Die britische DRUMELTAN ankerte 1910 vor Celebes, um Kistenpetroleum an Land zu geben (Maritime Museum at San Francisco).

Weise bis zur Mitte der 1930er Jahre nützlich. ACME erhielt den Namen STAR OF POLAND; sie ging 1918 in einem Taifun an der japanischen Küste verloren, nachdem man sie während des Ersten Weltkrieges wieder auf große Fahrt geschickt hatte.

Noch bevor in den USA die ASTRAL vom Stapel lief, hatte man in Frankreich 1897 die große Viermastbark QUEVILLY als echtes Tankschiff gebaut. Das gut aussehende und gut segelnde Schiff war zu 3482 BRT vermessen und konnte 3300 t Petroleum in seinen 24 Tanks laden. Das Schiff war weniger bekannt als andere große Segler seiner Zeit, da es nur die Route Philadelphia – Rouen befuhr. Der Reeder Prentout trieb seinen Tanksegler – oder genauer gesagt dessen Kapitän – zu schnellen Reisen, indem er ihm Prämien zahlte für Rundreisen, die von der Seine bis zur Seine nicht mehr als 50 Tage dauerten; eine weitere Prämie gab es für den Fall, daß die QUEVILLY innerhalb eines Jahres fünf Rundreisen vollbringen würde.

Weil aber diese Prämien Wind und Wetter nicht beeinflussen konnten, versuchte der Reeder 1911, das Schiff durch den Einbau zweier Dieselmotoren von je 300 PS etwas unabhängi-

ger vom Wind zu machen. Schon vor dem Einbau der Motoren hatte der Reeder dafür gesorgt, daß dem Kapitän für die Fahrt von der Seine bis zum Ausgang des Ärmelkanals stets ein starker Schlepper zur Verfügung stand.

Die QUEVILLY wurde 1921 außer Dienst gestellt, wie fast alle französischen Segelschiffe. 1923 wurde sie von Norwegern gekauft, die das Schiff abtakelten und den Rumpf irgendwo als Hulk für die Lagerung von Walöl benutzten.

Nach der Jahrhundertwende wurden noch vereinzelt Frachtsegler zu Tankseglern umgebaut. Das bekannteste dieser Schiffe ist der Viermaster FALLS OF CLYDE, weil er heute noch als Museumsschiff in Honolulu liegt. Die Briten hatten den 1878 als Viermastvollschiff gebauten Segler später an die Matson Navigation Company in Honolulu verkauft, die das Schiff 1907 zum Tanksegler umbaute. Als Viermastbark getakelt, wurde es dann hauptsächlich für Fahrten zwischen San Francisco und Honolulu verwendet; es brachte Mineralöl westwärts und Melasse ostwärts. Über diese Reisen hat der Deutsch-Amerikaner Friedrich (Fred) Klingat aus Kiel berichtet; er war während des Ersten Weltkrieges Steuermann an Bord, nachdem er 1914 in den USA eingebürgert worden war. Jahrzehnte später hat er sich in Honolulu mit Rat und Tat an der Herrichtung der FALLS OF CLYDE zum Museumsschiff beteiligt.

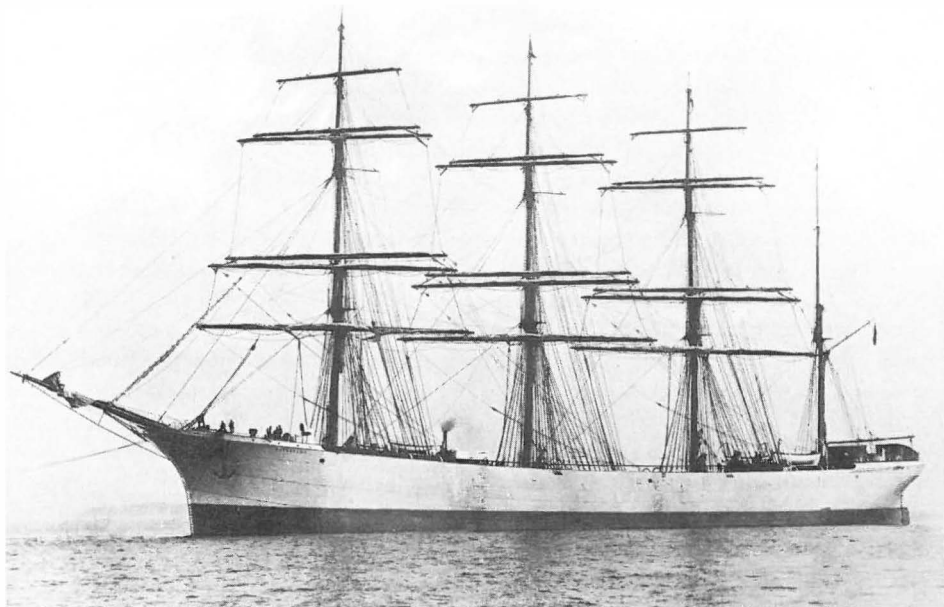
Wie schon erwähnt, ließ die Anglo American Oil Company zwischen 1900 und 1903 sieben Segler für den Transport von Kistenpetroleum bauen. Die Aufträge hatten renommierte britische Werften erhalten, die jeweils zwei Schiffe mit den gleichen Abmessungen bauten. Die folgende Aufstellung nennt die britischen Neubauten für den Transport von Kistenpetroleum; sie wurden – mit Ausnahme der DAYLIGHT – in den Jahren 1912/14 von der Anglo American Oil Company verkauft und damit der Petroleumfahrt bald entzogen.

Name		BRT	Petr.- Kisten	Baujahr	spätere Namen
Viermastbark	BRILLIANT	3765	148 000	1901	PERKEO, BELL
Viermastbark	DAYLIGHT	3756	148 000	1902	TANGARA
Viermastbark	COMET	3014	125 000	1901	OROTAVA, JAMES DOLLAR
Viermastbark	NONPAREIL	3014	125 000	1901	kenterte auf der ersten Reise von New York
Viermastbark	ARROW	3090	126 000	1902	PARMA
Viermastbark	ECLIPSE	3090	126 000	1902	EGON, JANET DOLLAR
Vollschiff	RADIANT	1974	80 000	1903	PERIM

Als Schwesterschiff der RADIANT baute die Werft das Vollschiff ALACRITA, das jedoch nicht zu dieser Flotte gehörte.

BRILLIANT und DAYLIGHT, in Glasgow gebaut, waren die größten Viermastbarken ihrer Zeit. Länge, Breite und Raumtiefe beider Schiffe betrugen 107,1 m × 15,0 m × 8,6 m; der Großmast ragte mit dem Flaggenknopf 52,7 m über Deck, die Unterrahmen waren 30,5 m lang. Die Gesamtbesatzung einschließlich von sechs Lehrlingen betrug 45 Mann. BRILLIANT hatte Tanks für 2000 t Wasserballast. DAYLIGHT wurde 1910 zum Tankschiff umgerüstet, um Öl als Bulkladung nehmen zu können; sie segelte noch bis Juni 1921, als sie in San Francisco eintraf. Von den übrigen Viermastbarken der Anglo American Oil Company ist wohl die PARMA das bekannteste Schiff; es segelte bis 1931 unter deutscher und noch weitere fünf Jahre unter finnischer Flagge.

Die übergroße Viermastbark BRILLIANT verließ auf ihrer Jungferreise New York am 29. Juni 1901 mit Kistenpetroleum für Yokohama. Nur zwei Tage später ging die amerikanische ACME auf die gleiche Reise, ebenfalls als Jungfer. Die Schiffsfahrtsinteressenten hüben und



Der große Viermaster BRILLIANT der Anglo-American Oil Company wurde im Juli 1914 an die Reederei F. Laeisz verkauft und in PERKEO umbenannt. Auf der Fahrt von New York nach Hamburg wurde das Schiff schon im Ärmelkanal von der Royal Navy aufgebracht, zwei Wochen nachdem es New York verlassen hatte (Slg. H. Burmester).

drüben erwarteten ein spannendes Rennen zwischen den beiden Viermastbarken. Es wurden Wetten abgeschlossen, und es hieß, die beiden Kapitäne hätten 1000 Dollar gegeneinander gesetzt. Aber es wurde eigentlich gar kein richtiges Rennen; denn der Kapitän der ACME wählte den viel längeren Weg rund um Australien in der Hoffnung, daß dort das freie Wasser und der frische Wind ihn begünstigen würden. Die BRILLIANT nahm die navigatorischen Schwierigkeiten im Indonesischen Archipel in Kauf und erreichte auf dem kürzeren Weg die Reede von Yokohama am 22. Januar 1902 nach 177tägiger Reise, auf der sie angeblich durch einen Ruder-schaden behindert worden war. ACME hatte keine Schäden, brauchte aber 204 Tage. Schwer zu sagen, ob die lange Reisedauer nur ungünstigen Winden auf allen Teilstrecken des Weges oder auch einem sehr vorsichtigen Kapitän zu verdanken war. ACME hatte 121 Tage gebraucht, bis sie östlich von Australien Norfolk Island passierte, von dort waren es keine 5000 sm mehr bis Yokohama, aber für ACME waren es noch 83 Tage. Das klägliche Resultat ihrer Jungfer-nreise brachte die ACME und ihren Kapitän für lange Zeit in den Ruf, daß beide nicht segeln könnten. Auf der folgenden Reise segelte ACME zwar unter demselben Kapitän in 145 Tagen nach Japan und war schneller als die BRILLIANT, doch nun interessierte man sich nicht mehr für das Schiff.

Auch als die großen Neubauten fertig und in Fahrt waren, brauchten die Ölgesellschaften im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts soviel Schiffsraum für ihr Kistenpetroleum, daß sie noch manches Schiff dazu chartern mußten. Außer britischen Seglern waren viele französische und deutsche Segler in der Petroleumfahrt beschäftigt; die Amerikaner selber besaßen nur wenige Großsegler aus Stahl, die für die Fahrt nach Fernost geeignet waren. Die Franzosen konnten viele neue Schiffe anbieten, die mit staatlichen Subventionen gebaut und bewirt-

schaftet wurden. In den Jahren 1900 bis 1902 hatten die französischen Werften 138 solcher »Prämiensegler« abgeliefert, die während der ersten zehn Jahre nach ihrer Fertigstellung vom Staat für ihre Reisen mit den sogenannten »Meilengeldern« bezuschußt wurden. Deshalb schätzten die französischen Reeder die langen Routen ganz besonders, und in der Petroleumfahrt nach Japan segelten die Franzosen mit Vorliebe um Australien, wobei sie dann meistens in Hobart auf Tasmanien eine Verschnaufpause machten, die normalerweise drei Tage dauerte. Die Franzosen kauften dort Frischproviand, ergänzten ihren Wasservorrat und löschten oft auch einige Tonnen Stückgut; als Beweis für die prämienzahlende Finanzbehörde, daß der lange Umweg um Australien nötig war. Nach den Angaben des französischen Segelschiff-Autors Kapitän Louis Lacroix segelten in den beiden Jahren 1902/03 acht Schiffe mit Kistenpetroleum von Nordamerika um Australien nach Japan und liefen unterwegs den Hafen von Hobart an. Für die Gesamtreise brauchten die acht Segler zwischen 150 und 209 Tage.

Eines dieser acht Schiffe war das VollschiFF DUQUESNE, das im Juni 1901 vom Stapel gelauften war. Durch große Decksaufbauten hatte man das VollschiFF auf einen Bruttoreaumgehalt von 2340 Registertonnen gebracht, bei etwa 1750 NRT und einer Tragfähigkeit von 3050 t. Von demselben Typ waren auf verschiedenen Werften Frankreichs 1901/02 insgesamt sieben Schiffe gebaut. Die DUQUESNE hatte am 3. Oktober 1902 Philadelphia mit einer Ladung Kistenpetroleum für Hiogo (Kobe) verlassen und ankerte am 13. Januar 1903 vor Hobart Town, nach 102tägiger Reise. Drei Tage später setzte sie die Reise nach Japan fort und erreichte die Reede von Hiogo am 13. März, nach einer Gesamtreise von 162 Tagen. Für die Zeit des NO-Monsuns war das kein schlechtes Resultat.

Wie schon gesagt, waren um die Jahrhundertwende auch viele deutsche Segler mit Kistenpetroleum nach Ostasien unterwegs; eine Liste für das Jahr 1902 zeigt 16 Abfahrten von New York und Philadelphia nach Japan, nur in diesem einen Jahr. Diese Schiffe waren nicht sonderlich groß, nur fünf waren als Viermastbarken getakelt, die übrigen waren Dreimaster.

Das VollschiFF C.H. WÄTJEN wurde nordöstlich von Australien in einem Südsee-Orkan entmastet und erreichte seinen Bestimmungshafen nicht, sondern wurde in Singapur kondemniert. Mittelt man die Dauer der Reisen der verbleibenden 15 Schiffe, so ergibt sich ein Durchschnitt von 149 Tagen. Für die Zeiten des NO-Monsuns und SW-Monsuns getrennt gemittelt, kommt man auf 169 und 136 Tage. Diese Zahlen stimmen erstaunlich gut mit den Durchschnittswerten überein, die Frank W. Thober in seiner Studie angegeben hat (s.S. 90).

Noch bis über die Jahrhundertwende hinaus hat man in Hamburg im Hydrographischen Institut, damals »Deutsche Seewarte« genannt, alle Reisen deutscher Segler sorgfältig ausgewertet, um den Kapitänen Segelanweisungen an die Hand zu geben. Aufgrund von Reisevergleichen hieß es 1899 in den »Annalen der Hydrographie« über Reisen nach Japan: ... *Es bleibt auch hiernach die Annahme berechtigt, daß für die Schnelligkeit der Reise der Weg durch die östlichen Durchfahrten [des Archipels] dem südlich und östlich von Australien führenden Weg gegenüber den Vorzug verdient.*

Die Empfehlung hatte zur Folge, daß die deutschen Segler auf Reisen nach Japan verhältnismäßig selten den Weg um Australien wählten, den die Engländer »Great Eastern Route« nannten. Selbst das FünfmastvollschiFF PREUSSEN, das im Jahre 1908 ausnahmsweise eine Ladung Kistenpetroleum von New York nach Japan brachte, wurde von seinem Kapitän durch die Lombokstraße in das Inselmeer gezwängt, um die Reise durch die Makassar-Straße fortzusetzen. Von New York bis Yokohama brauchte der Fünfmaster 113 Tage; die Reise fand im nördlichen Sommer statt und wurde infolgedessen auf dem letzten Abschnitt vom SW-Monsun begünstigt. Die Ladung der PREUSSEN bestand aus 172 000 Kisten Petroleum und einer Beiladung von Mineralölprodukten, bestehend aus Paraffin, Erdwachs und Schmierfetten, deren Gewicht auf Petroleumkisten umgerechnet wurde, so daß es von der PREUSSEN hieß, ihre Ladung hätte 195 000 Kisten Petroleum entsprochen.



Die Bark ERNEST LEGOUVÉ gehörte zu den vielen Segelschiffen, die in Frankreich von 1900 bis 1902 mit Subventionen gebaut wurden und von denen nicht wenige auch in der Petroleumfahrt nach Japan beschäftigt wurden (Slg. Harold D. Huycke).

Als 1905 die HERZOGIN CECILIE mit Kistenpetroleum von Philadelphia nach Tsuruga an der japanischen Westküste unterwegs war, wählte Kapitän Dietrich entgegen der Empfehlung der Hamburger Hydrographen die Great Eastern Route und erreichte Tsuruga in nur 129 Tagen, trotz des konträren NO-Monsuns. Aber die HERZOGIN ist für Vergleiche mit anderen Seglern wenig geeignet; denn erstens war sie an sich ein schnelles Schiff und zweitens hatte sie damals als Schulschiff eine gut trainierte Besatzung von etwa 80 Mann.

Von den auf S. 94 aufgeführten Neubauten der Anglo American Oil Company wurden 1912/13 vier Schiffe, nämlich COMET, ARROW, ECLIPSE und RADIANT, nach Deutschland verkauft und erhielten die Namen OROTAVA, PARMA, EGON und PERMIN. Alle vier machten ihre erste Reise unter deutscher Flagge mit Kistenpetroleum nach Ostasien; wahrscheinlich waren die Frachtverträge für diese Reisen mit den Kaufverträgen verknüpft worden.

1914 wurde noch die große Viermastbark BRILLIANT an die Reederei F. Laeisz verkauft und erhielt den Namen PERKEO. Es war kurz vor dem Ausbruch des Krieges: auf der Überführungsreise von New York nach Hamburg wurde die PERKEO, nachdem der Krieg ausgebrochen war, von einem britischen Kreuzer im Ärmelkanal aufgebracht. Kapitän Nissen mußte hilflos zusehen, wie die deutsche Flagge niedergeholt wurde und die Briten den Befehl über das Schiff übernahmen.

Für die meisten Petroleumsegler begann eine Rundreise in der Regel mit einer Ballastfahrt von einem europäischen Hafen nach New York oder Philadelphia, wo das Kistenpetroleum geladen wurde. Wenn die Segler ihre Petroleumladung in China oder Japan abgeliefert hatten, waren sie wieder zu einer längeren Ballastfahrt gezwungen; denn in China und Japan gab es kaum Rückladungen für Segler, weil die Dampfer der Liniendienste fast alles mitnahmen. Also segelten die Windschiffe weiter nach Oregon, um Getreide zu laden, nach Australien, um Kohle oder Weizen zu laden, oder den weiten Weg nach Chile, wo zu allen Jahreszeiten Salpeter verschifft wurde.

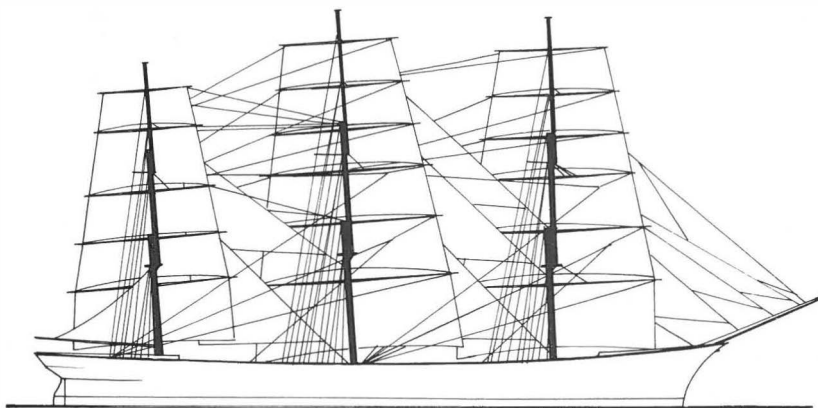
Eine Ausnahme machten die Rickmers-Segler, die dank der engen Beziehungen der Reederei zum Reishandel mit Reisladungen von Hinterindien nach Deutschland zurückkehrten.

Allerdings waren die Ballastfahrten von Japan nach den Reishäfen während des SW-Monsuns auch kein Katzensprung in bezug auf ihre Dauer. Von Yokohama nach Bangkok, für Maschinenschiffe eine Strecke von 3000 sm, hat das Vollschiff MABEL RICKMERS 1908 im SW-Monsun 109 Tage gebraucht.

Von 1900 bis 1910 machten die Rickmers-Segler in ununterbrochener Folge Petroleumreisen von New York oder Philadelphia nach Japan und kehrten in der Regel mit Reisladungen nach Bremerhaven zurück. Da die Rickmers-Kapitäne mit der Fernost-Segelei Erfahrung hatten, war die Reisedauer ihrer Schiffe zumeist befriedigend, extrem lange Reisen waren äußerst selten. Die Schwesterschiffe RICKMER RICKMERS und MABEL RICKMERS, die je 80 000 Kisten Petroleum laden konnten, machten im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts zusammen 15 Petroleumreisen, RICKMER brauchte im Mittel 145 Tage, MABEL 146 Tage. Für eine vollständige Rundreise einschließlich der Zwischenreisen und Hafenliegezeiten brauchten die



Gruppenbild mit Kapitän, aufgenommen 1910/11 an Deck der RICKMER RICKMERS, nachdem das Vollschiff sieben Petroleumreisen hinter sich hatte (Slg. Dr. J. Meyer).

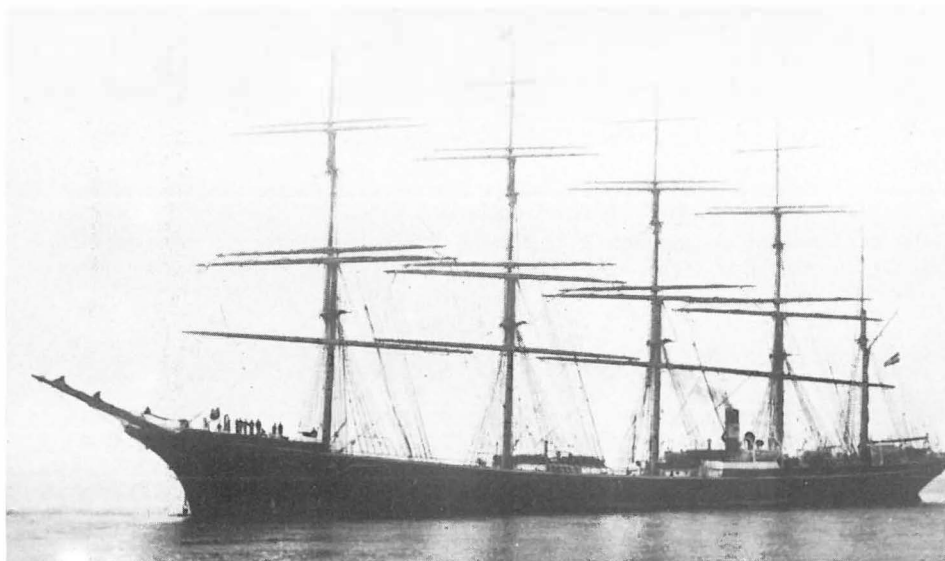


Silhouette der drei Vollschiffe, die die Rickmers-Reederei 1896/98 bauen ließ und in der Petroleum- und Reisfahrt beschäftigte; sie hießen: ERICK RICKMERS, RICKMER RICKMERS und MABEL RICKMERS (Atelier Uwe Jarchow).

Rickmers-Segler durchschnittlich 16 Monate. Damals hatte Rickmers auch schon einige Frachtdampfer, die etwa 5000 t trugen und dieselben Rundreisen mit den gleichen Ladungen in acht Monaten machten.

Als die »Reis- und Handels-AG« die langfristige Zeitcharter für die Reisladungen zum Jahr 1910 kündigte, gab die Rickmers-Reederei auch die Petroleumfahrt auf und trennte sich in den folgenden Jahren von ihren letzten Segelschiffen.

Die Verschiffung von Kistenpetroleum nach Fernost auf Segelschiffen erreichte im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts ihren Höhepunkt und begann um 1910 zu schrumpfen; die Ölgesellschaften fingen an, ihre eigenen Segler nach und nach zu verkaufen. Der Rückgang



Der Dampfsegler R.C. RICKMERS brachte 1912 und 1913 je 200 000 Kisten Petroleum nach Kobe in Japan und brauchte 100 und 111 Tage für die Reisen (Slg. Gordon Chapman).

der Seglertonnage in der Petroleumfahrt hatte nichts mit einem verringerten Ladungsangebot zu tun, im Gegenteil, die Einfuhr der Fernostländer stieg, die Exporteure in Amerika charterten mehr Dampfer und hatten begonnen, in den größeren Häfen Japans und Chinas Tankanlagen zu bauen, so daß sie schon bald in der Lage waren, leistungsfähige Tankdampfer auch für die Fahrt nach Fernost einzusetzen.

Man schrieb das Jahr 1920, als die britische Viermastbark DRUMELTAN die letzte Reise eines Großseglers mit Kistenpetroleum nach Japan machte, und zwar von New York nach Yokohama. Aber sie benutzte nicht mehr die klassische Route um das Kap der Guten Hoffnung und dann in den »Roaring Forties« ostwärts, sondern die DRUMELTAN nahm den Weg via Panama, ließ sich durch den Kanal schleppen und segelte dann im NO-Passat westwärts. Für die Passage und das Schleppen durch den Kanal mußten Gebühren bezahlt werden, dafür aber war der Weg bedeutend kürzer und konnte einem Segelschiff etliche Wochen an Reisedauer ersparen.

1921 verkaufte die Anglo American Oil Company ihre letzten beiden Segler, die DRUMELTAN und die DAYLIGHT. Bis auf die Untermasten abgetakelt, wurde letztere zwischen den Kriegen als Leichter an der Westküste der USA verwendet. 1941 ging sie mit einer primitiven Schonertakelage als TANGARA wieder auf große Fahrt. Mit einem Hilfsmotor versehen, machte sie auch nach dem Kriege noch einige Reisen.

Der steigende Bedarf Japans an Erdöl, das nicht mehr für Petroleumlampen, sondern für Heizung und Energieerzeugung bestimmt ist, wurde zu einem einträglichen Geschäft für die Tankschiffe, die sich in den 50 Jahren von 1920 bis 1970 zu gigantischer Größe entwickelten. Die großen Viermastbarken, die man 1901/02 für den Petroleumtransport baute, konnten rund 5000 t laden; die »Mammuttanker«, die Japan heute mit Rohöl beliefern, haben Tragfähigkeiten bis zu 500 000 t. Das ist ein großer »Fortschritt« in einem halben Jahrhundert, aber ein Fortschritt, der durch seine Maßlosigkeit unbehagliche Gefühle auslöst.

Quellennachweis:

Burmester, Heinz, Uwe Jarchow und Walter Kresse: Großsegler RICKMER RICKMERS. Hamburg 1986.

Höyer, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremerhaven 1934.

Laas, Walther: Die großen Segelschiffe. Berlin 1908.

Zeitschriftenaufsätze in:

The Belgian Shiplover 1962 und 1963 (Richard M. Cookson über die Segelschiffe aus Stahl der amerikanischen Sewall-Werft).

The Compass, Magazine of the Socony Mobiloil Company, Summer 1971 (»Mobiloil's Windjammer Fleet«).

Deutsches Schifffahrtsarchiv 1, 1975 (Wolfhard Weber über »Erdöl als Transportproblem an der deutschen Nordseeküste in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts«).

Longitude, Tidskrift från de sju haven, 22, (Stockholm) 1988 (Heinz Burmester über »Segla med Olja«).

Nautical Research Journal, (San Francisco) 1956–1960 (Frank W. Thober über amerikanische Petroleumsegler von der Sewall-Werft).